SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 14 minutos.)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a representantes de la UNASEV, a efectos de que nos informen sobre la aplicación de la Ley de Tránsito. Nuestra intención es estudiar el tema y ver de qué manera podemos colaborar.

SEÑOR BARRIOS.- Antes que nada, queremos agradecerles por habernos recibido. Para nosotros es muy importante concurrir a las Comisiones, tanto de la Cámara de Representantes como del Senado, porque este tema nos atañe a todos. Es bueno que manejemos en forma uniforme qué es lo que ha pasado en el país en estos tres años de funcionamiento de la Unidad, en qué situación nos encontramos y cómo vamos a proyectar las acciones. Quizás sorprenda a los señores Senadores que hayamos concurrido con una delegación tan amplia, pero tenemos un criterio en cuanto al funcionamiento de esta nueva Unidad que se creó en el país el 23 de octubre de 2007 -fecha en que asumimos la Directiva de la Unidad Nacional de Seguridad Vial- y es que consideramos que estas son instancias formativas, que no son exclusivas de la Comisión Directiva sino patrimonio de los técnicos y compañeros que trabajan en cada Unidad. Nos parece que este es un elemento enriquecedor para todos, tanto para los miembros de la Comisión como para quienes integran el equipo de trabajo. Respecto a la presentación que vamos a hacer, queremos aclarar que no es patrimonio de la Unidad sino que es el resultado del trabajo de mucha gente que hoy no está aquí, pero que posibilita alcanzar la meta fundamental que los Legisladores nos dieron a través de las Leyes Nº 18.191 y Nº 18.113: elaborar una estrategia basada en una política de Estado en materia de seguridad vial. Por esa razón, nosotros consideramos que este tema es tan importante.

En principio, hay que tener en cuenta que el 23 de octubre de 2007 comenzamos a trabajar en la primera Directiva con el objetivo de construir la Unidad, que empezó a funcionar prácticamente a mediados de 2008 porque no teníamos recursos, presupuesto ni personal. Funcionamos de esta forma hasta el 1º de enero y ahora estamos presentando la nueva Directiva integrada, entre otros, por Alejandra Forlán, Blanca Repetto, que hoy nos acompaña, y quien habla.

En cuanto a la Década de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas, este tema ha tenido mucha repercusión a nivel mundial y nuestro país se ha quedado bastante en cuanto a la trasmisión de un problema mundial. Además, esto tiene su origen -no me canso de decirlo- en un rasgo distintivo de nuestro país y es que, gracias a los Legisladores, en el Uruguay hay un antes y un después del año 2007 en materia de seguridad vial, es decir, luego de la aprobación de las Leyes Nº 18.113 y Nº 18.191. Cuando se realizó la Declaración de Moscú, el 19 de noviembre de 2009, nuestro país participó en la redacción de una Resolución de Naciones Unidas que fue aprobada en mayo de 2010 y cuyo lanzamiento se llevó a cabo en mayo de este año, es decir, hace apenas un mes.

Asimismo, desde el punto de vista de lo que nosotros podemos hacer, la próxima semana recibiremos la visita del Secretario General de Naciones Unidas y creemos que será una buena oportunidad para que explique en esta Casa, en una jornada del Parlamento, a todos los que quieran participar -tanto los miembros de esta Comisión como los de la correspondiente de la Cámara de Representantes-, qué significa la Década de Acción para la Seguridad Vial y por qué se implementó.

Uno de los aspectos fundamentales a resaltar de la Resolución de Naciones Unidas -cuyo lanzamiento culminó en el mes de mayo- tiene mucho que ver con la gestión de esta Unidad. Concretamente, en el segundo punto de la proclama Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2010 - 2011 establece como objetivo la estabilización y posterior reducción de las cifras. Hago hincapié en este punto porque es un tema poco conocido y, como lo hemos estudiado en profundidad, nos apoyamos mucho en la evidencia internacional para definir nuestras acciones. No hay duda de que estamos ante un problema mundial inserto en el marco de la seguridad pública. Sin embargo, la diferencia está en que, de aquí al 2030, el 90% del incremento de muertes en todo el planeta se va a producir en nuestro continente. Quiere decir que no escapa a nosotros este problema mundial y la necesidad de establecer y profundizar las políticas que comenzaron con las dos leyes mencionadas. Por eso, la Unidad no solo formó parte, sino que a su vez impulsa todos los aspectos que tienen que ver con el Decenio de Acción.

¿Qué nos dice ese Decenio de Acción? Que todas las acciones en materia de seguridad en el mundo que están basadas en la evidencia deben apoyarse en estos pilares, tanto la gestión, como la actuación en las vías de tránsito y la movilidad, vehículos más seguros, usuarios más formados a través de estrategias formativas y educativas, y también respuestas tras los siniestros. Una vez que suceden los eventos hay que actuar rápidamente porque en la cúspide de todo este tema hay una definición de salud. El tránsito, a partir de las leyes de 2007, dejó de ser un problema municipal, del agente municipal o del inspector de tránsito, de la Policía Caminera, de la Policía de Tránsito o del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para pasar a ser una cuestión de salud que involucra a todos estos actores, así como también a muchos otros que hasta el año 2007 estuvieron de espaldas a este problema.

Los insumos a nivel de las estrategias que los países deben desarrollar están a nuestro alcance y las proyecciones implican establecer las medidas o las buenas prácticas en materia de seguridad vial que van a determinar el descenso absoluto de la cifra de mortalidad, tanto a nivel del planeta como del incremento que se va a producir en nuestro continente y, por ende, en nuestro país.

Cuando realizamos un balance de la gestión de la Unidad debemos hacerlo en base a la evidencia. No se pueden establecer estrategias en base a que, como siempre se actuó de determinada forma, ahora se procederá de otra, sino que hay que ver cuál es la evidencia que constituye la mejor certeza científica para tomar las resoluciones necesarias.

En este aspecto, se introduce un nuevo concepto en cuanto a que si siempre nos basáramos en la experiencia, no solo se perdería el avance científico en la materia, sino que tampoco se obtendrían los resultados esperados. Eso nos pasó en el país durante treinta años, porque cada cual actuaba en forma descoordinada sin una estrategia general, sin un plan determinado ni una guía basada en la evidencia que demostrara que lo que se estaba haciendo podía ser útil. Todos los aquí presentes son testigos de que los inspectores municipales y la Policía Caminera iban a las escuelas a los efectos de concientizar sobre la importancia de la seguridad vial en las ramas de la educación. Todos estos fueron enunciados que nunca terminaron de concretarse hasta el año 2007.

De alguna forma, el mundo científico y los países que han resuelto este problema se basan en las buenas prácticas que tienen criterios para ser determinadas como tales. En base a esos criterios, se puede decir que en el mundo hay medidas excelentes que son aplicadas por aquellos países que vienen elaborando políticas de Estado desde hace cuarenta años, mientras que nosotros recién ahora empezamos a hacer políticas buenas y promisorias. ¿Cuáles son las medidas excelentes? Esto también nos tiene que hacer pensar. ¿Por qué decimos que hay un antes y un después de la Ley Nº 18.191?. Muchos de los datos que figuran en la presentación están contenidos en la Ley de Tránsito. El propio Parlamento aprobó la Ley de Seguridad Vial, que incluye las buenas prácticas en materia de seguridad vial. De los ocho puntos que se muestran en la lámina, cinco están comprendidos en esa norma y estamos trabajando en dos de ellos, a saber: la incorporación del transporte sanitario de heridos graves en helicóptero y las campañas masivas de difusión basadas en la evidencia.

Las dos leyes también se basan en elementos que deben ser incorporados por todos y a todo nivel -desde los integrantes de esta Casa hasta el último paisano-, uno de los cuales es la protección de la vida humana. La finalidad de la ley es proteger la vida e incluirla dentro del concepto de seguridad pública. No se puede entender que la seguridad vial quede fuera del contexto de la seguridad ciudadana. Creo que a todos nos impacta de la misma manera si, al salir de nuestra casa, nos dan un balazo para robarnos, que cruzar un semáforo y que nos atropelle un automóvil porque el costo, tanto familiar como social y del país, es exactamente el mismo. Además, las estrategias en seguridad vial no escapan a las de la seguridad pública, como son coordinar tareas y asegurar porque, en definitiva, este es un problema de salud y de seguridad ciudadana. Como dice el artículo 10, las reglas de circulación constituyen una base normativa mínima y uniforme que regula el tránsito vehicular en todo el territorio nacional, elemento que para nosotros resulta fundamental.

Las recomendaciones en las intervenciones preventivas son las que hemos venido aplicando -definir los problemas, establecer las estrategias y medir sus resultados en base a lo que hemos visto- y deben efectuarse por grupos de trabajo, tal como lo hemos venido haciendo.

Cada uno de los capítulos en sí mismo configura la articulación de actores, tanto públicos como privados -Organizaciones No Gubernamentales, Fundaciones y fuerzas vivas-, para llevar a cabo esas estrategias. En cada una de ellas se debería aplicar un método científico de análisis. Es imposible pensar en la reparación de una vía, como por ejemplo, de una ruta nacional, si no se tiene en cuenta

que, en el caso del preevento, las condiciones del cambio del flujo vehicular se relacionan mucho con su elaboración; en cambio, en el evento, solamente ocurre cuando este se produce y por eso las rutas están saludables. Quiere decir que rige aquel concepto incorporado por los países más desarrollados -que han invertido muchísimo en este tema- de que existe el error humano. Pues, entonces, si alguien comete un error, debemos tratar de que la ruta no sea una trampa mortal para esa persona. De la misma forma, en el posevento -o sea, una vez que el evento sucede- el país debe tener la suficiente capacidad para dar las respuestas adecuadas. Cuando vuelca un camión, no ocurre lo mismo en Montevideo que en la Ruta Nº 26. Cuando dos camiones colisionan frontalmente, tampoco sucede lo mismo en Montevideo o en otras ciudades que en la Ruta Nº 24 porque si uno comienza a arrastrar no solo encuentra una infraestructura vial en malas condiciones sino que también existe la condicionante de las horas de manejo que lleven los conductores. ¡Vaya que nos consta que hay trabajadores del transporte que manejan dieciocho horas en forma continua!

Más allá de que los números pueden ser fríos, es conveniente manejar datos porque brindan la oportunidad de analizar el camino que estamos siguiendo y de corregir sobre la marcha aquellas acciones que resultan fundamentales. Luego de tres años de trabajo, recién ahora pudimos incorporar datos objetivos sobre la siniestralidad vial durante 2009 y 2010. Fue posible hacerlo porque contamos con un sistema unificado de datos y la articulación de recursos del sector público con la AGESIC y el Ministerio del Interior. Lo más importante no son los datos en sí mismos, sino saber analizarlos e interpretarlos; quizás esa sea la llave para encontrar soluciones a este problema.

En la presentación que realizamos anteriormente habrán podido observar el comportamiento que ha tenido el tránsito durante los últimos treinta años. Es clara su vinculación con los períodos de crisis o de bonanza económica, porque afectan la movilidad de las personas. Obviamente, luego de 2002 la siniestralidad vial comenzó a incrementarse, al igual que la cantidad de lesionados y de fallecidos, en virtud de que la gente tuvo mayor margen de movilidad debido a que pudo acceder a un vehículo con más facilidad, a la vez que aumentó el parque automotor del país. Nuestra intervención comienza a partir de 2008 con la Unidad Nacional de Seguridad Vial, pero se debe tener en cuenta que el factor económico juega un papel fundamental en la siniestralidad, al igual que otros elementos como, por ejemplo, la venta de vehículos cero kilómetro y el incremento del parque automotor.

Otro factor a considerar es el de la mayor movilidad de la gente, que se mide no solamente por la venta de automóviles cero kilómetro, marcado con color verde en la lámina, sino también por el consumo de combustible, que está en color azul. Ambos factores son influyentes y, aunque no son los únicos, resultan determinantes de lo que ocurre. Las pendientes hasta el año 2003 y los años siguientes, muestran la cantidad de lesionados, que acompañaba pasivamente la movilidad en el parque automotor: más autos, más movimientos, más colisiones y, por ende, más lesionados. Fue así durante las últimas tres décadas, hasta el período 2008-2009 en que se produjo un fenómeno totalmente distinto al que se venía registrando en años anteriores. Los hechos no ocurren por causalidad o al azar porque, por ejemplo, si salgo de mi casa y veo que atropellan a doña María, no debo pensar: “Pobre, ¡qué maldición tuvo la señora a la que atropelló Gerardo!”. No es así; seguramente, Gerardo cometió una infracción o la señora cruzó en la mitad de la calle. Cuando se alcanza esa meseta, tampoco es azar, porque hubo factores que la determinaron y que, de alguna manera, se volvió a producir en el año 2010. En los años 2009 y 2010 hubo 28.500 heridos, y en el 2010 se registraron casi 200.000 lesionados en el tránsito y 556 fallecidos. Si pensamos en la familia e incluimos a los compañeros de trabajo y de estudio, seguramente veremos que medio millón de uruguayos tuvo un conocido o familiar que se lesionó en el tránsito. Los datos de 2010 son significativamente diferentes a los anteriores; en 2009 y 2010 hay un incremento, en la cantidad de lesionados, proporcionalmente menor al que se registraba en los años anteriores, que era de un 13% cada año, pese al aumento del parque automotor. Esto quiere decir que si no hubiera habido algo que empezó en 2008 y continuó en 2009 y 2010, seguramente habría más cantidad de lesionados y fallecidos. En definitiva, en dos años hubo 5.300 lesionados menos. Esto significa que 5.300 familias uruguayas no se involucraron en una lesión vinculada al tránsito -eso es lo que significa ese menos 10% que aparece en la lámina- y que, traducido en términos económicos -porque a veces es conveniente observar estas cuestiones de esa manera-, no gastamos US$ 213:000.000. Hay que tener en cuenta que cada lesionado le cuesta al país US$ 40.000. Si tenemos 28.000 lesionados y lo multiplicamos por US$ 40.000, la cuenta dará, aproximadamente, US$1.000:000.000 al año de costos que se podrían evitar.

En el año 2010 el comportamiento es igual: el 75% son hombres y el 25% son mujeres. Además, el 40% de los lesionados en el tránsito tienen menos de treinta años. Realmente es un pico muy importante, el peor del Cono Sur y, me atrevería a decir, del planeta porque Uruguay es el país

que menos crece demográficamente y pierde vidas jóvenes en una enfermedad que podría ser evitable. Es decir que el costo país es superior si se lo compara con el de otros países.

¿En qué situación está Uruguay? Nuestro país tiene una tasa de muerte de 16.6% cada 100.000 habitantes. Eso nos ubica en los peores guarismos que teníamos marcados en los mapas; de aquí al 2030 el incremento de los fallecidos será del 90%.

Aquí hay un aspecto que me parece importante tener en cuenta y debemos resaltar. Hay una distribución totalmente desigual, en cada departamento, de ese promedio de 16.6% muertos cada 100.000 habitantes. Recomiendo que cada cual busque su departamento; yo nací en San Ramón, departamento de Canelones, que está por encima de ese promedio. Entonces, la situación nos tiene que llevar a hacer una interpretación pensando en el motivo por el que muchos departamentos registran el doble del promedio nacional. ¿Cuáles son los factores que intervienen para que se produzcan estos fenómenos? En un extremo podemos mencionar el caso de Rocha, que tuvo 13 muertos en el 2009 y 33 en el 2010. El factor siniestralidad en rutas fue un elemento determinante de ese incremento, ubicándolo hoy en los peores guarismos. Precisamente, analizar e interpretar los datos nos permite tomar contramedidas eficaces.

En el otro extremo, Montevideo tiene 10 muertos cada 100.000 habitantes. Como decíamos, esto no es obra de la casualidad; seguramente, tenemos mucho por hacer en Montevideo porque todas estas cifras son inaceptables. El promedio tolerado en el mundo -en la Unión Europea y en los países del Cono Sur y de Centroamérica- es de 5 o 6 muertos cada 100.000 habitantes, pero hace muchos años que esos países invierten en esta materia.

SEÑOR GAMOU.- ¿Esas son las cifras actuales?

SEÑOR BARRIOS.- Son de 2010, señor Senador.

SEÑOR GAMOU.- ¿Se llega a esas cifras después que haber alcanzado esa meseta de la que se hablaba?

A los efectos de tener una idea aproximada y de ver la importancia de las medidas que se tomaron, si eso no se hubiera creado, ¿hay algún cálculo que nos indique en qué guarismo estaría nuestro país?

SEÑOR BARRIOS.- Es el que recién mostrábamos; habría un incremento del 10% en la cantidad de lesionados y un 10% más, o sea, más de 2.000 lesionados y casi 50 fallecidos más.

SEÑOR GAMOU.- ¿A qué corresponde la tasa del 16,6%?

SEÑOR BARRIOS.- Es el promedio de todo el país. Se trata de una cifra que se utiliza en el mundo para comparar países y estrategias eficaces o no eficaces en materia de seguridad vial.

En definitiva, es importante saber en qué estamos y hacia dónde vamos. No haremos ninguna descripción de todo lo que se ha realizado puesto que ha sido totalmente insuficiente, pero hay un elemento a destacar: se alcanzó una meseta. En Naciones Unidas se dice que ese es un elemento distintivo que nos debe alertar. Tenemos que mejorar mucho las leyes aprobadas en 2007 y que ahora están poniéndose a prueba. Ya tenemos un indicador positivo: alcanzamos esa meseta. Ese fue el primer paso que dio cualquier país en materia de seguridad vial. El asunto es que hace treinta años que esos países alcanzaron esa meseta para luego empezar a descender, y nosotros recién comenzamos.

¿Dónde estamos y hacia dónde vamos? En primer lugar, se elaboró en la Unidad Nacional de Seguridad Vial un Plan de Acción 2011. ¿Cómo se hizo? Con una gira, porque teníamos que convencer a muchos acerca de la importancia de la aplicación de las leyes en nuestro país.

En los lugares de Uruguay donde se aplica la ley los resultados son realmente espectaculares en el descenso de la cantidad de lesionados y fallecidos, pero como no es algo uniforme en todo el país y si no nos convencemos todos de que este es un problema de Estado y de

proteger la salud, los resultados son muy desalentadores. De los 28.000 lesionados, quizás muchos hayan sido blancos, colorados, independientes o sin ninguna simpatía partidaria, pero la aplicación de una ley no puede depender de una posición político-partidaria. Creo que eso también es parte de la llave que queremos incorporar a través del Capítulo de Seguridad Vial y Legislación.

En gran medida, las prioridades que nos hemos establecido dependen de lo anterior. La capacidad de convencimiento que todos tengamos en la aplicación de la ley y las prioridades que hemos establecido tienen que ver con muchos de los problemas que hoy están planteados en el tránsito, como cuando le disparan a un inspector de tránsito o golpean a otro. Lo que pasa en Montevideo sucede en todo el país. Seguramente, tenemos que articular los recursos del país en una Policía Nacional de Tránsito, en la Policía Caminera y la Policía de Tránsito de Montevideo, trabajando orgánicamente con los inspectores municipales en cada uno de los departamentos. No puede seguir sucediendo lo que ocurre hoy, por cuanto para hacer un procedimiento en el interior es necesario hablar con el Comisario, pero este aduce que no tiene personal y no se hace; en consecuencia, se matan dos gurises que andaban, borrachos y sin casco, en una moto. Eso es cosa de todos los días.

Todas esas prioridades, que están marcadas allí, abarcan los componentes de la Matriz de Haddon: evitar que las cosas sucedan, pero si se producen, brindar los mejores cuidados. Para hacerlo, estamos planificando la Red Nacional de Emergencias; a esos efectos, es preciso dotar al Sistema Nacional de Emergencias del componente sanitario que permita articular fuerzas en todo el país.

Hace poco tiempo, en la Torre Ejecutiva lanzamos el Decenio de Acción, que tuvo como centro la Red Nacional de Víctimas y que, reitero, se ha estado articulando en todo el país en este último año. Otro componente fundamental ha sido el Parlamento, pues en la Cámara de Diputados se realizó el primer Foro sobre la aplicación de la ley y sus resultados. Eso posibilitó que pudiéramos llegar con estas posiciones. ¿Qué rol entendemos que debe jugar el Poder Legislativo? Primero, asumir definiciones y estrategias porque en esto todos tenemos que hablar el mismo idioma. Al leer algunas versiones taquigráficas a veces se nos ponen los pelos de punta por la falta de conocimiento, pero el error no parte de quien lo dice, sino que el error es nuestro, que no hemos sabido llegarles a todas las autoridades -ustedes incluidos- para uniformizar los conceptos.

Hablábamos de las definiciones y estrategias y para ello hay que articular un acuerdo político nacional. Desde ya les anuncio -como lo hice el 23 de octubre de 2007 cuando asumí en la Comisión Directiva de la UNASEV- el total fracaso de cualquier política de Estado si no nos ponemos de acuerdo todos los sectores sobre la importancia de jugar un rol protagónico en la aplicación de las leyes. Es cierto que la gente tiene que respetar las normas, pero también las autoridades deben hacer cumplir las leyes; eso es así. Hoy nos encontramos ante la siguiente situación. Habida cuenta de que el tratamiento del tránsito era un caos, la población se confundió en ese caos y en muchos lugares hubo -y hay- resistencias para aceptar y poner en práctica algunas normas y reglas. Como contrapartida, hay islas donde la mortalidad ha bajado casi a cero, producto de la aplicación de las leyes; un ejemplo de ello es Cerro Largo. Ese departamento no aplica la ley, pero la Alcaldía de Río Branco sí; por ende, en todo el período en que estuvo el Alcalde no hubo ningún muerto por accidente de tránsito. Entonces, ¿es posible aplicar la ley? Sí, lo es. En Artigas sucede lo mismo. En San José, durante la Administración anterior, encabezada por el señor Chiruchi, nos mirábamos de costado porque él impugnaba la ley dado que no estaba de acuerdo con su contenido, porque pensaba que lesionaba su autonomía departamental. Ahora, el Intendente Falero adoptó una actitud diferente y en varias reuniones que mantuvimos pudimos articular todo; por tanto, hoy la ley se está aplicando es ese departamento y los datos de 2011 muestran que la cantidad de fallecidos en el departamento está descendiendo en forma muy significativa.

Otras recomendaciones serían los anteproyectos de ley, las normas y las propuestas. En octubre trajimos a esta Comisión borradores de anteproyectos de ley, con la idea de que la ley que el Parlamento votó en el año 2007 era el inicio de una puesta al día del país en el marco legal. Es cierto que hay leyes que no se cumplen, pero nada se cumple si no existe un marco legal que lo habilite. Nuestra función es poner al país al día y, por ello, ustedes van a tener un conjunto de anteproyectos, decretos y propuestas que podrán empujar dentro del Parlamento, diligenciando rápidamente su aprobación. También podrán diligenciarla desde sus respectivas fuerzas políticas.

Las cosas pasan hoy y no en forma desapercibida; por ende, cada día que dejemos pasar sin encontrar una solución, acrecentará el problema. Muchas de estas medidas salvan vidas en forma inmediata. No se puede decir que abordar el tema de la seguridad vial, el de los heridos y lesionados

es muy difícil y que hay que esperar a que se den los cambios culturales; eso no es así. Los cambios culturales se hacen con medidas que en el corto plazo dan resultado. A su vez, esa falsa contraposición entre educación y fiscalización ha sido el mejor pretexto -desde ya digo que no tiene fundamento- para no aplicar la ley. El control, la fiscalización, es el instrumento que tiene la educación para realizar los cambios culturales. Por tanto, todos los proyectos sobre normas y leyes que les van a ir llegando -algunas ya están en el Parlamento- les permitirán impulsar esto y tratar el problema como emergencia nacional.

A modo de conclusión podemos decir que nada sucede por azar. Las cifras arrojan 28.000 heridos y 556 muertos, que no murieron por obra divina, por mala fortuna o mala suerte. No podemos decir: “¡qué mala suerte que tuvo el camionero que venía manejando desde hacía 18 horas, se durmió, tuvo un accidente y murió por falta de asistencia!” Estas cosas nos deben conmover, pasen donde pasen. También podríamos referirnos a aquel que se lesionó gravemente y falleció porque su atención demoró cuatro, cinco, seis o siete horas en un transporte terrestre, teniendo recursos para trasladarlo rápidamente al centro definitivo de tratamiento mediante un helicóptero sanitario. Todo eso nos conmueve y nos hace pedir que se aprueben normas con la suficiente celeridad y en el sentido que hemos manifestado. Ni los malos ni los buenos resultados son obra de la casualidad. Se ha dicho hasta el cansancio que el 90% de las causas son humanas; pues bien, si es así y actuamos bajo estos lineamientos, vamos a ser capaces de bajar ese 90% de uruguayos que se lesionan y fallecen. Eso sólo será posible si todos asumimos un rol. En ese sentido y como mensaje final, quiero decir que hemos sido muy cuidadosos durante estos tres años en no teñir de ningún color político partidario las acciones que hemos llevado adelante, porque eso no tiene sentido.

Sé que aplicar la ley cuesta mucho, que resulta difícil para los Intendentes, para los Directores de Tránsito y para los Inspectores, pero quiero decir que en la UNASEV siempre hay un aliado para trabajar con la población a los efectos de aplicar la ley. Quienes decimos esto -la ley también nos impone límites- pudimos desarrollar en forma conjunta políticas exitosas: hoy en Río Branco no se muere gente por accidentes de tránsito; en Bella Unión tampoco y se puede decir que la mortalidad de Artigas es comparable a la de la Unión Europea. En San José empezaron a ahorrarse muchas vidas por la aplicación de la ley; todos sabemos que, después, la población aplaude a quien protege la vida. Entonces, creo que esos son elementos centrales a tener en cuenta.

Por otra parte, es cierto que al Parlamento le competen varias cosas más que tienen mucho que ver con el éxito de esta estrategia. Aun hoy seguimos sin presupuesto y no hay que olvidar que la plata se gasta o se malgasta asistiendo a las víctimas -la cifra que se gastó ronda los US$ 1.000:000.000-, o se gasta bien invirtiéndola desde un presupuesto de la UNASEV o de complementos de presupuestos de otros, porque no tenemos todavía una campaña de información masiva. Ese es otro elemento también fundamental para formar y educar a nuestra población.

En definitiva, estamos en un punto de corte en cuanto al resultado que Uruguay tiene que mostrar; sé que podemos lograr que nuestro país se convierta en el más seguro desde el punto de vista de la seguridad vial, si es que somos capaces de aplicar estas leyes en el corto plazo, empezando mañana mismo.

SEÑOR GAMOU.- Antes que nada, quiero expresar un reconocimiento absoluto a lo que es la UNASEV.

Presté mucha atención a lo que se ha mencionado y creo que estamos en un punto esencial: hemos llegado a la meseta y ahora se trata de ir bajando. El doctor Barrios nos ha dicho en qué podemos colaborar, y creo que es muy importante tener en cuenta esas islas de las que habló, como es el caso de Río Branco y Bella Unión, y la enorme mejora que ha habido en el departamento de San José. Coincido plenamente con que está faltando una campaña masiva. Recuerdo unos anuncios de televisión que se hicieron hace un tiempo, en los que aparecía una matrícula de auto cuyos números se movían y que revelaban una gran creatividad. Creo que uno de los factores en que ha mejorado sensiblemente la *performance* de Uruguay es en la disminución del nivel aceptable de alcohol en sangre para los conductores. Eso me parece que ha sido un factor fundamental.

Concretamente, quiero hacer una pregunta que podría definir como absolutamente profiláctica. Me gustaría saber, dada la experiencia de la UNASEV, qué otras sustancias psicotrópicas pueden influir en la falta de atención de los conductores que pueda ocasionar accidentes de tránsito.

Practicar una alcoholemia es económicamente viable: se sopla el globito y ahí salta. La pregunta concreta es si la UNASEV ha pensado que es viable, para empezar el descenso en esta meseta, buscar algún mecanismo ágil para controlar que no sea el examen de sangre, porque todos sabemos que existen otras sustancias -sobre todo tomando en cuenta lo que nos decía el doctor Barrios en el sentido de que el problema lo tenemos hasta los 30 años- y me parece que no hay que caer en eufemismos con respecto a este tema.

Entonces, tomando en cuenta la experiencia de ustedes, me gustaría saber si el consumo de lo que vulgarmente se denomina drogas blancas -marihuana, cocaína, etcétera- está influyendo en los accidentes de tránsito y, de ser así, si han pensado en algún tipo de solución para mejorar esta situación.

SEÑOR BARRIOS.- Actualmente, Uruguay, en términos de alcohol -habiendo bajado rápidamente la tasa a 0,3 como hicimos en el año 2008-, se ubica en los mejores lugares del mundo en cuanto a espirometrías positivas. La tasa de 0,3 es bastante baja aunque no del todo, puesto que se está pensando remitir al Parlamento una ley de alcohol cero para todo el mundo. Con esa tasa de 0,3, el porcentaje de espirometrías positivas oscila entre un 2% y un 3,5%. Quiere decir que hay un grado de incorporación del problema o del binomio alcohol-conducción bastante integrado en la población; todos tenemos la percepción de que es así. El otro factor determinante, que es muy importante -después podrán observarlo en la exposición de motivos-, es la aceptación popular con relación al problema de alcohol-conducción. Es muy raro que alguien diga: “No, yo me tomo tres o cuatro y no pasa nada” o “Que la gente tome alcohol parece no ser un problema”.

SEÑOR GAMOU.- Sí, o que se maneja mejor.

SEÑOR BARRIOS.- En este sentido, una encuesta rápida que hicimos -vamos a perfeccionarla a través de una empresa encuestadora, si es que podemos lograr que se financie- refleja que el 90% de los encuestados tiene esta percepción: “Alcohol- conducción, no va”. Y alrededor del 80% está de acuerdo con bajar la tasa a cero. En definitiva, esto demuestra que existe un buen marco.

Con respecto a otras drogas, que pueden ser legales o ilegales, con métodos sencillos y accesibles se puede determinar si hay una incidencia, por ejemplo, en los casos de la marihuana, la cocaína, las benzodiacepinas, estas últimas, fármacos que se consumen más frecuentemente. Como venía diciendo, se pueden realizar tests tan sencillos o, incluso, más que la espirometría, que son más costosos y recién se están incorporando. La Agencia Nacional de Seguridad Vial en Argentina ha incluido en sus controles no sólo el alcohol sino también estas drogas a las que hizo referencia el señor Senador. Quiero decir que en el anteproyecto de ley sobre alcohol cero, que presentamos, se habla del alcohol y de “otras drogas”, es decir que estamos esperando la evidencia científica. Este tema va a llevar todo un proceso porque, basándonos en la evidencia científica, podremos decir si las pruebas son útiles, si sirven, si detectan, si se utilizan aparatos fiables que no generan problemas de interpretación en los resultados, etcétera. No podemos cuantificar cuántos de los conductores que hoy sufren siniestros han tomado drogas legales o ilegales fuera del alcohol -que también es una droga-, aunque sí lo podemos hacer con el alcohol. En realidad, se trata de un problema de percepción y nosotros no nos basamos en percepciones sino en evidencias científicas. Quiere decir que no lo podemos afirmar hoy, pero tenemos planteado que se incorpore en la medida en que esto evolucione. Creo que, desde el punto de vista de la multiplicidad de factores intervinientes, uno tiene que tratar de seleccionar aquellos que tienen una mayor determinación en la siniestralidad, sobre todo, en los heridos y los muertos. No nos cabe duda de que los ochos factores que mencionamos hoy son los más determinantes: casco, cinturón, luces, velocidad, alcohol cero, campaña de difusión masiva, transporte de heridos graves en helicópteros. Si contáramos con recursos o presupuestos ilimitados, seguramente ya estaríamos haciendo una prueba de investigación.

SEÑORA LENCINA.- El tratamiento que refiere al alcohol y a las drogas lo planteamos dentro de uno de los proyectos de ley. Allí se pretende que las personas que sean detectadas conduciendo bajo el efecto de cualquiera de estos elementos sean sometidas a un procedimiento judicial. Se trata de un tratamiento específico para los casos de alcohol y drogas.

SEÑOR PENADÉS.- Ha sido más que interesante la intervención de los representantes de la UNASEV y de su Director, y me gustaría hacer algunas preguntas.

Creo que en la última visita que el señor Director y la UNASEV realizaran a la Comisión -no recuerdo si fue en ese momento- se manejó el porcentaje de vehículos que mantenían una situación

irregular por no cumplir con la ley que obliga a la contratación de seguro contra terceros. Quisiera saber si tienen esa cifra y si la pueden actualizar porque creo que es un aspecto importante sobre el que deberemos trabajar; me refiero, fundamentalmente, a las autoridades ejecutivas.

Por otro lado, tengo una interrogante con relación a la meseta a que se ha llegado con respecto a los accidentes que suceden por no aplicar la ley, que no se condice con la cantidad que mostraban las gráficas en algunos departamentos del interior. ¿Esa meseta se puede interpretar como consecuencia de la aplicación del control de alcohol en sangre que se llevó adelante? Si esto es así, quiero realizar una reflexión, ya que en el Senado he hecho uso de la palabra en algunas oportunidades para poner de manifiesto mi preocupación. Los accidentes de tránsito tienen una multicausalidad, fundamentalmente, de origen humano, pero también hay otros factores que inciden y ello quedará demostrado cuando se brinde la respuesta con relación a la meseta que se ha dado en estos dos últimos años en la cantidad de accidentes de tránsito, porque creo que se debe insistir en la fiscalización por parte de las autoridades ejecutivas. El Parlamento nacional puede aprobar una enorme cantidad de leyes, como lo ha hecho históricamente debido a muchísimas circunstancias, pero si no son aplicadas correctamente por las autoridades ejecutivas es como si esas normas no existiesen. Quizá, en el Parlamento deberíamos pensar seriamente acerca de mantener un contacto con las autoridades de los Gobiernos Departamentales para hablar acerca de la obligatoriedad que ellos tienen de aplicación de la ley nacional. Es decir que no se trata de algo volitivo de la autoridad departamental, sino que la ley está para ser cumplida por todos y, si no se cumple, tendremos que pensar en medidas sancionatorias a los gobiernos departamentales de cualquier partido político. No se puede seguir permitiendo que en algunos lugares se apliquen unas reglas de tránsito y en otros, otras.

En lo que tiene que ver con lo que sí compete a las autoridades nacionales, me gustaría saber si la UNASEV ha coordinado -por ejemplo, con aquellas dependientes del Ministerio del Interior- el control que se debe realizar sobre los vehículos que transitan las rutas nacionales. Creo que si en esos aspectos también se tomara alguna medida de severidad, si se apretaran las clavijas, dejaríamos de ver por las rutas nacionales algunos vehículos que, francamente, son un arma letal debido al estado en que se encuentran, la precariedad de sus medidas de seguridad, la falta de iluminación, etcétera. Me parece que estos casos son perfectamente fiscalizables por parte de la Policía Caminera, que no fiscaliza; y eso depende de las autoridades nacionales. Por estas razones, me gustaría saber si la UNASEV ha realizado alguna gestión ante el Ministerio del Interior como para que este le exija a la Policía Caminera que comience a adoptar medidas que después terminan sucediendo en cascada. Es así que con relación al tema del alcohol, donde me parece que se tomaron medidas similares a las que se adoptaron con el tabaco en su oportunidad, esas providencias sirvieron como ejemplo y han cambiado radicalmente la conducta de los conductores. ¿Por qué? Porque si te sometían a la espirometría a la salida del boliche donde estabas y te sacaban la libreta de conducir por seis meses -si no te pasaba a vos, le sucedía a un amigo-, era lógico que fueras a controlar que no te sucediera.

Como decía, me gustaría conocer la opinión de la UNASEV en cuanto a si ha habido algún tipo de gestión en este sentido, al igual que con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que a través de su Dirección Nacional de Transporte puede efectuar fiscalizaciones, sobre todo en los medios de transporte de gran porte, es decir, camiones y ómnibus. Hay camiones que transitan por las rutas nacionales que, francamente, dejan muchísimo que desear y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas podría proceder a la incautación de esos vehículos.

Otro comentario que quisiera hacer a las autoridades de la UNASEV aquí presentes es sobre el dato que manejaba el Director en cuanto a la ausencia de presupuesto. Respecto a este punto pediría a las autoridades de la Unidad que nos remitiesen a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado lo que han sido las solicitudes de presupuesto que oportunamente han realizado, en las instancias presupuestales, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Economía y Finanzas. Creo que esto nos va a servir -en un momento en el que se acerca el tratamiento de la Rendición de Cuentas- para constatar y fiscalizar que en la Rendición de Cuentas vengan partidas para la UNASEV, y si no, trabajaremos en la Comisiones de Presupuesto integrada con la de Hacienda de ambas Cámaras -no creo que ningún integrante de ningún partido político se oponga**-,** para dotar a la UNASEV del presupuesto mínimo que le permita llevar adelante alguna campaña de tipo masivo. Digamos las cosas como son; las actividades que la UNASEV realiza -sin quitar trascendencia- no tienen el impacto de masividad pública que se necesita, producto de la ausencia de campañas masivas de lucha contra las situaciones en el tránsito. Entonces, me parece que deberíamos pensar seriamente en fiscalizar, en la próxima Rendición de Cuentas, particularmente que la UNASEV tenga un presupuesto -porque viene en el Mensaje del Poder Ejecutivo- o, de lo contrario, nosotros, los legisladores, tendremos que trabajar en cómo redistribuir recursos para que pueda llevar adelante sus fines.

SEÑOR PRESIDENTE- Es cierto que la participación estaba muy destinada a esto último. Obviamente, el cumplimiento de todas esas leyes y la sensibilización de la sociedad son dos temas fundamentales. Tal como se señalaba, el tema del presupuesto todavía no estaba resuelto. Por eso me sumo a la preocupación del señor Senador Penadés.

SEÑOR BARRIOS.- Nosotros obviamos algunos de los aspectos que habíamos presentado anteriormente, pero a ellos apunta la primera pregunta. En cuanto al porcentaje de quienes manejan o conducen con seguro obligatorio automotor o no, creo que desde fines de 2008, 2009, hasta 2010, se generó un salto cualitativo en el país. Hasta ese momento había un 40% del parque automotor que no estaba asegurado y actualmente oscila entre un 12% a un 15%. Creo que en eso se ha avanzado muchísimo

Es bueno admitir que hay otras patas flojas en cuanto a los controles y fiscalizaciones que son necesarios y que cada vez que suceden los eventos y vienen los reclamos hemos tenido alguna dificultad para el pago a través de un Fondo propio generado por la Ley Nº 18.412. Por suerte, eso está sorteado; me parece que venimos bien, hay que insistir todavía más y tratar de disminuir esa brecha en el porcentaje de vehículos no asegurados. Pero estamos en un promedio como el de otras ciudades, donde siempre hay un 12% que se escapa al pago del seguro.

Respecto al tema de la meseta y del alcohol no nos cabe duda que este último juega un papel preponderante porque, si uno revisa las espirometrías en rutas nacionales o en los tantos controles de la Policía de Tránsito o inspectores municipales, si bien en años anteriores eran menos porque había pocos espirómetros, era muy clara la relación que había: entre 18 % y un 20% de resultados positivos para 08. Hoy, estamos a dos o a cuatro espirometrías positivas para 03. O sea que creo que en esa meseta un factor determinante fue ese -no el único- y, como bien se señalaba, son múltiples las causas. El hecho de que podamos pasar a esa meseta que todos queremos, en gran medida depende de la aplicación de la ley porque considero que se produjo un mal manejo del tema tránsito, debido a que muchos Legisladores, intendentes y Gobiernos Departamentales sintieron que se rozaba la autonomía departamental. Entiendo que es absolutamente lógico que al principio se sientan invadidos y recurran a ciertas disposiciones de la Constitución pero hay que partir de la base de que uno de los conceptos principales de la Carta Magna es proteger la vida y la salud de las personas. Entonces, esta norma apuntaba -como también lo hacía la ley que los legisladores aprobaron- a sortear estos inconvenientes. Hay que reconocer que otra dificultad fue el hecho de que no se aprobara por unanimidad porque una ley que sale medio renga genera consecuencias en su aplicación. De todos modos, considero que hemos podido superar esas cosas. Lo que sucede es que -y ese es un rol que hemos planteado aquí- nos pasamos tres años insistiendo con este tema, intentando que algunos cambiaran su cabeza y empezaran a aplicar la ley. Está claro que no podemos esperar tres años más para que todos se den cuenta de que si las personas se ponen el casco, hay menos muertes.

SEÑOR GAMOU.- Creo que la propuesta del señor Senador Penadés es una de las cosas más interesantes que he escuchado en la tarde de hoy. Me parece que es muy importante porque también me alarmó una gráfica que mostraron, en la que veíamos distintas cifras de los departamentos. Comparto lo que dice el señor Senador Penadés en el sentido de que nosotros, como parlamentarios, también podemos exigir a las intendencias que hagan cumplir la ley porque no hay que olvidar que el Gobierno central anualmente les hace transferencias importantes. Termino diciendo que creo que en la cabeza del señor Senador Penadés también está la idea de que el problema del cigarrillo en lugares públicos se solucionó porque la multa que se fijó es muy dura y que el tema del alcohol en los conductores también se solucionó porque no solamente hay una multa de aproximadamente $ 30.000, sino porque la primera vez se retira la libreta por seis meses. Coincido en que no podemos seguir conversando y si observamos que no se hace cumplir la ley en algo tan sencillo como obligar a usar un casco, quizás llegó el momento de hacer un planteo un poco más duro. En ese sentido, reitero que lo que señaló el señor Senador Penadés merece reflexión y no dentro de tres años sino, quizás, en esta misma Rendición de Cuentas.

SEÑOR BARRIOS.- Comparto plenamente esa postura ya que eso acortaría los tiempos y es algo fundamental. Reitero que considero que todo esto ha sucedido como consecuencia del mal manejo que se hizo del tema de la autonomía departamental.

Otro problema es el de la jurisdicción y respecto a esto debo decir que nosotros tenemos que cambiar la cabeza. Tuve oportunidad de ir a un departamento del interior -al que no voy a nombrar porque no quiero herir susceptibilidades- en el que la intendencia tenía personal pero no contaba con vehículos para fiscalizar. A su vez, el destacamento de Policía Caminera, que estaba a tres kilómetros

de esa ciudad, tenía vehículos, cuatro móviles, pero no suficiente personal y sólo podía controlar con uno de ellos. Me parece que es ilógico que no articulemos los recursos para que los móviles y las personas trabajen en forma conjunta, sin la barrera absurda que existe en la entrada de las ciudades que, respecto a este tema, divide la jurisdicción nacional de la departamental.

SEÑOR PENADÉS.- En ese caso, según la propuesta de la UNASEV, hay que transformar a la Policía Caminera en la Policía Nacional de Tránsito. En realidad, el rol que cumple la Policía Caminera en las rutas, parando un móvil con un funcionario dentro de él -los que tienen radar quizás sirven para algo- es el de desestimular las altas velocidades. Entonces, si la convirtiéramos en la Policía Nacional de Tránsito y le diéramos facultades para intervenir no solo en las rutas nacionales sino también en las ciudades de todo el país, se lograría un avance bastante importante.Tal vez, sería bueno que en la próxima Rendición de Cuentas pensáramos seriamente este tema para poder darle a la Policía Caminera la jerarquía que hoy necesita el tránsito nacional.

SEÑOR BARRIOS.- Nosotros actuamos un poco con ese criterio; no podemos sentir que somos expertos en todo, sino que apenas dominamos una pequeña parte de este tema.

Cada uno de nosotros siente a cada lesionado como propio y como un fracaso de la gestión. Por más que tengamos la meseta, hubo 29.000 lesionados y 556 muertos pertenecientes a familias uruguayas. Esto no tiene perdón de Dios y significa que no somos capaces de aplicar la gestión adecuada.

El planteo de la Policía de Tránsito Nacional no es un proyecto, sino una idea para discutir con el Ministerio del Interior, con el que se están haciendo gestiones, hasta jurídicas, para ver qué posibilidades hay al respecto. Al principio, esta idea fue tomada con recelo por los diferentes departamentos del país cuando, en realidad, nos debemos dar cuenta de que hay que cambiar la cabeza a la velocidad que cambia el tránsito, la siniestralidad, los factores de riesgo y el desarrollo económico del país. Entonces, si se determina que se deben articular esos recursos con esta estrategia, es porque, en definitiva, tener a una persona uniformada de marrón en una ciudad y a cien metros tener otra de gris, no parece lógico. Creo que en este aspecto los señores Senadores tienen un rol muy importante de convencimiento y, tal vez, muchísimo mayor al que podamos llegar a tener nosotros. Ojalá pudiéramos sumar esto.

Otra de las preguntas realizadas por el señor Senador tiene que ver con el estado de los vehículos que se manejan. La ley establece una inspección técnica vehicular a nivel nacional, pero lo cierto es que en el único lugar que se desarrolla es en Montevideo, si bien en algún momento también se realizó en Salto. No hay empresa que se pueda instalar en el país para realizar una inspección técnica vehicular. No obstante ello, nosotros extendemos la inspección técnica vehicular que debe ser de autos, camiones, motos y de todo aquello que circule. Por lo tanto, estamos trabajando en un proyecto de desarrollo no tan ambicioso como una inspección técnica vehicular nacional con algunos componentes nuevos y que incluya las motos. Eso nos va a permitir detectar lo que sucede hoy en los procedimientos que se realizan en los departamentos, donde el 40% de los motociclistas no tiene licencia para conducir ni libreta de propiedad.

Con respecto al tema de las rutas nacionales, los señores Senadores pueden apreciar en la pantalla lo que sucede con el tránsito. Si bien los datos son interesantes, hay que analizarlos. El 30% de las personas que fallecen es en Montevideo, mientras que el 70% es en el interior del país. Del porcentaje que fallece en el interior, el 70% muere en las ciudades, mientras que el 30%, en las rutas nacionales. Desde el año 2009 al 2010 la mortalidad en las rutas nacionales bajó un 15%. Esta cifra es mayor a la que pueda tener en un año cualquier programa europeo de prevención de la siniestralidad vial en rutas y autopistas. ¿Qué quiere decir esto? Que nada es casual: si las cifras suben o bajan es por una razón determinada. Si bien la Policía Caminera tiene muy limitados recursos, los que tiene los utiliza a través de la ley. Creo que esta es la llave que permite ese descenso del 15% y también de otras cosas, como la demostración de que cuando se actúa en forma coordinada, se obtienen resultados. Todos los planes que se llevan a cabo se hacen en forma coordinada entre la UNASEV y el Ministerio del Interior, en este caso, la Policía Caminera. Por lo tanto, reivindico totalmente el accionar de la Policía Caminera, más allá de que comparto sus limitaciones. A veces, uno recorre 200 kilómetros de ruta y no ve ni uno solo de sus móviles, pero tal vez se encuentre a 300 kilómetros, en un lugar de siniestralidad mayor. Esto es lo que tenemos que empezar a articular.

En cuanto a las coordinaciones a nivel interministerial, basta preguntar con respecto a este tema en cualquier Ministerio, ya que nos conocen bien porque los tenemos “patilludos”. Lo digo con

propiedad porque, en lo personal, desde hace más de veinte años he trabajado en medicina intensiva y, también, tratando de que estas leyes fueran aprobadas. Golpeamos cuantas puertas hubo, pero durante esos años nos tuvimos que quedar del lado de afuera esperando que alguien se pusiera las pilas con este tema. La situación en la que nos encontramos actualmente es muy estimulante; estamos trabajando con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -que tiene un delegado directo para evitar la burocracia y el papeleo-, con el Ministerio del Interior, con quienes fuimos los primeros en entablar una relación, y hoy estamos trabajando no solo con la Policía Caminera, sino también con la Policía de Tránsito, la Policía Comunitaria y las Brigadas Barriales de Seguridad Ciudadana, así como con el Centro de Comando Unificado. Refiriéndonos a las muertes evitables, debemos señalar la Central Telefónica 911, que está siendo gestionada por agentes de policía -no tiene personal médico que atienda los llamados- y, además, en el Centro de Comando Unificado que se está armando habrá un lugar para la gestión de los llamados médicos mediante la Red Nacional de Emergencia que mencionamos.

En definitiva, es la primera vez que esto se da en la historia de la Facultad de Medicina, y estoy hablando como un médico que estudió durante diez años y luego tres más para recibirse de Intensivista. Sin embargo, confieso que, ya estando trabajando, la primera vez que vi a un accidentado casi me morí de espanto porque en ese momento descubrí que no sabía nada de esas situaciones. Y cuando me puse a pensar que eso se podía haber evitado, me di cuenta de que nadie me había explicado cómo evitar una enfermedad que estaba planteada. Lo que hace el Ministerio de Salud Pública es incorporar la seguridad vial como meta prestacional para todos sus prestadores, lo que nos abre la puerta de la formación, tanto de pregrado en la Facultad de Medicina como de los médicos que se desempeñan en el Primer Nivel de Atención.

En lo que refiere a los aspectos presupuestales, obviamente, tenemos limitaciones, y aclaro que esta no es una crítica hacia los Legisladores que votaron esta ley sin prever un presupuesto. En este momento eso no importa; el tema es navegar con los recursos que tengamos y los pasos se van a ir dando, ya sea por la vía de la Rendición de Cuentas o por una propuesta nuestra. En cuanto a las formas de presentación, los señores Senadores son expertos en eso, pero queremos dejar en claro -y este es un tema a analizar- que tenemos que disponer de un Fondo Nacional de Seguridad Vial. ¿A qué me refiero con eso? Actualmente, en todos los países del mundo la seguridad vial es financiada por distintos proveedores, muchos de ellos públicos y otros privados. Algunos son porcentajes de empresas aseguradoras, recaudación de algún peso por llamada telefónica, un porcentaje de los combustibles, entre otros. Es decir que existen diversas fuentes de financiamiento que permiten hacer un paquete que debe ser administrado en todas las fases de la siniestralidad vial, desde los aspectos preventivos y los de infraestructura, hasta aquellos vinculados con la asistencia, rehabilitación y reinserción de las víctimas. Por eso es que creemos que debemos contar con una partida presupuestal. UNASEV nunca estuvo en los medios de comunicación; todo lo que ha logrado hasta ahora ha sido batallando, muchas veces -lamentablemente- como consecuencia de los accidentes que suceden, como el vuelco de un camión, dos o tres fallecidos, etcétera. A propósito, los lunes amanecemos con un promedio de entre tres y seis muertes ocurridas durante el fin de semana, lo que nos obliga a seguir planteando la situación.

También quiero destacar un elemento distintivo que va a favor del Parlamento Nacional. Como los señores Senadores recordarán, antes del año 2007 en el país no había un responsable por estos hechos; nadie se hacía responsable de ellos ni ninguna Intendencia o Ministerio decía que debía haber algo establecido. Hoy contamos con ese instrumento de responsabilidad, que es nuestra Unidad. ¿Para qué? Para dar las respuestas necesarias.

Por eso nos resulta tan importante y vital haber intercambiado estas ideas e iniciativas, ya que apuntamos a que este año sea decisivo para comenzar a descender la cantidad de fallecimientos como consecuencia de los accidentes de tránsito.

SEÑOR GALLICHIO.- ¿Pueden aportar algún dato sobre el uso del casco? Me gustaría saber -y no es necesario mencionar nombres de departamentos- si han podido hacer una valoración positiva en estos últimos años en cuanto al tema del uso del casco.

SEÑOR BARRIOS.- El alcance de esa meseta tiene varias causas que nosotros interpretamos; una es el tema del alcohol -como ya mencioné- y otra es el uso del casco. Hay ciudades donde no se usaba y ahora es utilizado por el cien por ciento de las personas; son ejemplos de ello Artigas o Río Branco.

SEÑOR GALLICHIO.- ¿Hay muchos departamentos que no lo usan?

SEÑOR BARRIOS.- Sí, hay departamentos y ciudades. Por ejemplo, basta cruzar de Mercedes a Fray Bentos para tomar conocimiento de la situación. En Fray Bentos todos usan casco y en Mercedes se lo sacan. La persona que entra con casco a Mercedes desde Fray Bentos, se siente un bicho extraño. Ese doble mensaje obstaculiza el desarrollo de una estrategia preventiva. Globalmente, se puede decir que en los doce departamentos es muy irregular. Alguien se puede preguntar "¿Por qué no llevan a cabo una política de propaganda de uso del casco?". Podríamos decir que hay varios motivos, algunos de los cuales ya los hemos mencionado; por un lado, se puede pensar que la autonomía departamental se ve lesionada y, por otro, lo quieren hacer pero se ven limitados por estos problemas. Ahí es donde podemos articular acciones para que la ley, en definitiva, se aplique. Esto es muy llamativo y poca gente lo sabe. En la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes un Diputado nos decía: "¡Qué le vas a decir al gurí, en nuestras ciudades del interior, que se ponga el casco!". Luego de que habló mostramos un gráfico similar al que los señores Senadores pueden observar en la transparencia y explicamos que casi el 70 % de las muertes se producen en ciudades y el 10% en jurisdicción nacional.

SEÑOR GALLICHIO.- Concretamente, de los 556 fallecidos ¿cuántos habrán sido por no usar el casco?

SEÑOR BARRIOS.- Ese dato no lo tenemos, aunque hemos avanzado mucho en el sistema unificado de datos para que nos permitiera mostrar estas gráficas, que son reales. Seguramente los números sean mayores que los que mencionamos aquí, porque estos son los datos de los muertos a las 24 horas, pero hay que calcular que entre un 20% y un 30%, o más, fallecen después de las 24 horas. En definitiva, para avanzar en ese tema es que estamos trabajando con AGESIC y con el Ministerio del Interior en una plataforma común para obtener datos más fiables.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que hay dos líneas para encarar el tema; una es la propuesta de trabajo que van a acercar al Parlamento para debatir, y la otra es la que corresponde al presupuesto, en la que hay que trabajar para ver de dónde se reducen gastos. Algunos miembros de esta Comisión formamos parte de la Comisión de Hacienda y, por lo tanto, nos ofrecemos para trabajar.

Agradecemos a la delegación por la información brindada.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 24 minutos.)